取扱説明書

*取り付ける前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使いください。
*この取扱説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管してください。
*この商品もしくはこの商品を取り付けた車両を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。

DAYTONA®

63639①/⑨

POWER ADVANCE DIGITAL CDI	適応車種	商品 NO.
	ﾓﾝｷｰ、ｺﾞﾘﾗ 12V 以降 APE50/100 、XR50/100 ﾓﾀｰﾄﾞ、専用	63639

この度はデイトナ「ﾊﾟﾜｰｱﾄﾞﾊﾞﾝｽ ﾃﾞｼﾞﾀﾙＣＤＩ」をお買い上げ頂きまして誠にありがとうございます。
ご使用前には必ずこの取扱説明書をよくお読みください。また、取り付け前に必ず商品の内容をお確かめください。
なお、万一お気づきの点がございましたら、お買い求めの販売店にご相談ください。

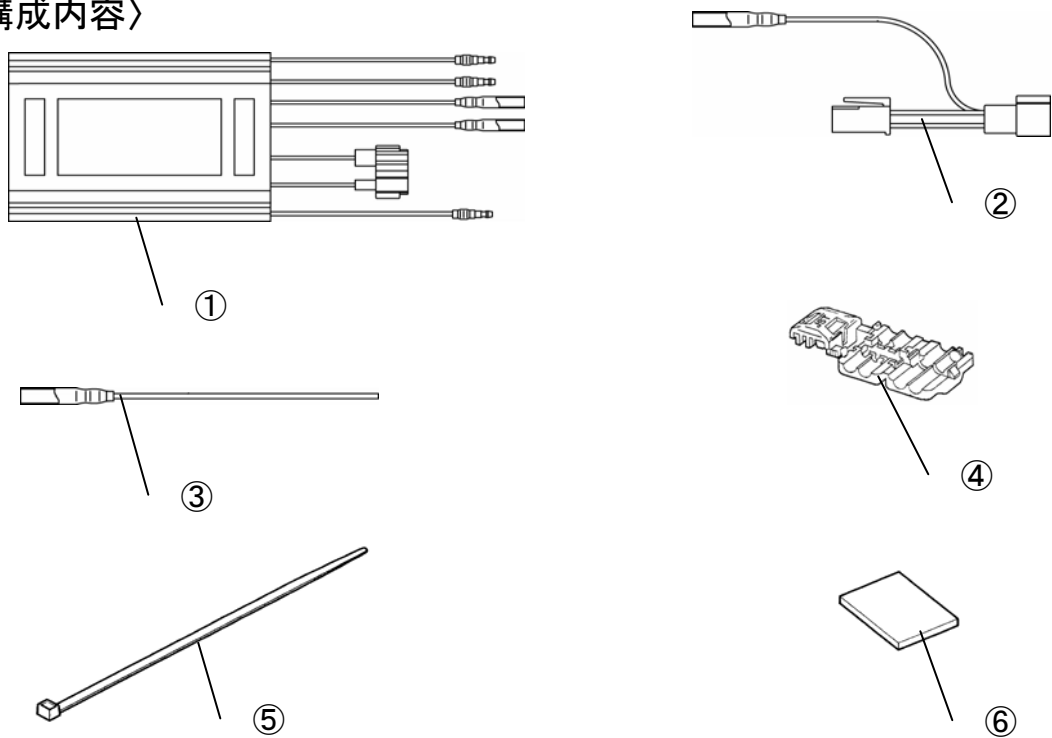
〈特徴〉

- 点火プログラムを４種設定（配線接続の変更で切替可能／運転中にプログラム切替不可）
- 電源は直流／交流でも作動可能とし、幅広い車種での共用を可能としています。
  - ＊ 灯火類用電源（ステーターコイル）を装備していない車種では使用できません（CRF50/100 等）

⚠重要 ⚠注意

- エンジンの焼き付き／デトネーション／ノッキング等による損傷、トラブル、チューニングパーツによる改造等でこれに伴う事故の発生については、当社では一切保証しかねますのでご了承ください。

- 作業に入る前に必ず安全を確保した上で作業を行ってください。
- この商品は、記載されている適応車種以外の車両には使用しないでください。
- この商品は、予告無しに価格や仕様の変更をする場合があります。また、文中にご紹介した商品についても同様です。予めご了承ください。
- この商品は道路運送車輌法および道路運送車輌の保安基準に適合しております。ただし一般公道において法定速度を超える速度で走行した場合は、ライダー自信が道路交通法違反（速度超過）で罰せられます。一般公道では遵法運転を心掛けてください。
- バッテリーを取り外した状態、またはバッテリーの性能が低下している場合でもレギュレーターが装着されていればＣＤＩは作動できる設計ですが、その他装着の電装品（タコメーター等）の作動が正確に出来なくなる場合があります、ご了承ください。
- 様々なチューニングパーツを装着しテストしていますが、装着パーツによっては当社のプログラミングした点火時期に合わない場合もありますのでご了承ください。
- プラグは必ず抵抗入りのレジスタープラグをご使用ください。レーシングプラグ等の使用はノイズを発生し、ＣＤＩマイコンへの影響により、作動不良、破損につながる場合があります。
- プラグキャップは純正又は実績なる信頼のおける製品をご使用ください。純正以外のプラグキャップを使用しますと、ＣＤＩが正常に作動しなくなる場合があります。当社では純正以外との組み合わせによるトラブルは一切保証しかねますのでご了承ください。
- プラグはＮＧＫのＣＲプラグを御使用ください。この他のプラグに関しては保証し兼ねます。
- 各種灯火類（フォグランプやバルブの変更等）や電気部品の改造が、ＣＤＩに悪影響を及ぼす場合があります。このような場合に当社は一切保証しかねますのでご了承ください。
- 外観上のバリやキズ等のクレームは一切受け付けられませんのでご了承ください。
- 当商品はサイドスタンド戻し忘れ防止装置がある車両は、サイドスタンド戻し忘れ防止機能が使用できませんので、ご了承ください。
- 取り付けは確実に行ってください。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けてください。
- 取り付け後約１００ｋｍ走行しましたら各部を点検してネジ部等の増し締めを行ってください。その後は約５００ｋｍ毎に必ず点検を行い、同様の増し締めを行ってください。
- 走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所を点検してください。
- の商品は、予告無しに価格や仕様の変更をする場合があります。また、文中に御紹介した商品についても同様です。予め御了承ください。

〈構成内容〉

No.	パーツ名	サイズ(mm)	数量	No.	パーツ名	サイズ(mm)	数量
①	PA デジタルＣＤＩ本体		1	②	ｼﾞｮｲﾝﾄｶﾌﾟﾗｰ（電源用）	ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰから接続用	1
③	ｼﾞｮｲﾝﾄﾊｰﾈｽ（電源用）	ｴﾚｸﾄﾛﾀｯﾌﾟから接続用	1	④	エレクトロタップ		1
⑤	結束バンド	３００相当	4	⑥	クッションスポンジ	75ｘ55	1

One Point!

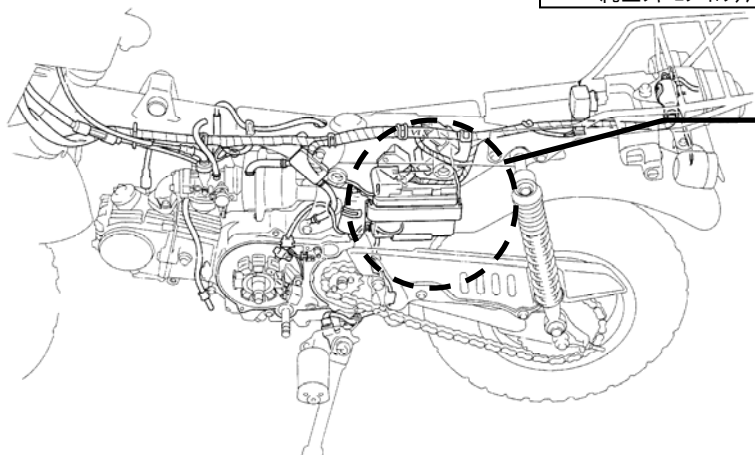
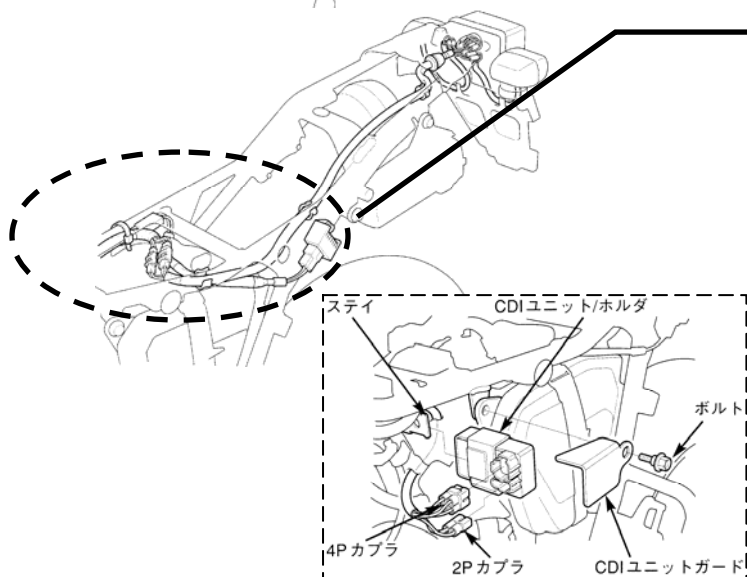
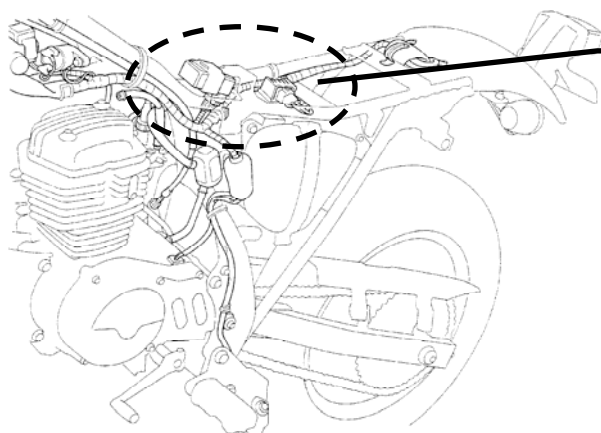
「ＡＰＥ５０／１００、モンキー系横型、ＸＲ５０／１００モタード等のスピードリミッターについて」
純正車両に装着されているＣＤＩはスピードリミッター等を装備していないため（一部除く）、本商品を装着しただけではトップスピードは上がりません。
基本的にボアアップ、ビックキャブレター、スポーツマフラー、ハイカムシャフト、ドライブスプロケット等のトータルでの変更をお勧めします。

「ＡＰＥ５０／１００、モンキー系横型、ＸＲ５０／１００モタード等のフライホイールについて」
チューニングパーツとの組み合わせにより、エンジン、車種によっては１８ＰＳを超える（dynojet 後輪出力
参考値）パワーを発生します。その強烈な加速減速力によりクランクシャフトへのダメージも大きく、ねじれ、折れ等のトラブルを招くことがあります。レーシングタイプの軽量なアウターローターへの交換をお勧めします。（純正車両に装着されているフライホイールマグネットは、１ｋｇ以上の重量があります。）

「キャブ、プラグのセッティングについて」
組み合わせるエアフィルター、ボアアップ等のパーツに合わせてメインジェット等のキャブレターセッティングを必ず行ってください。通常に使用される方は特に変更されなくても結構ですが、使用状況によってはプラグの焼けが白く焼ける場合があります、その場合はプラグの番数を＃８程度に上げてください。

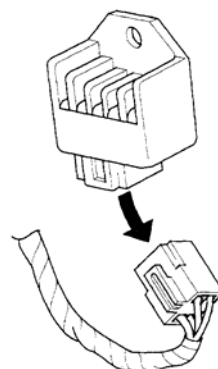
「ＡＰＥ５０／１００、ＸＲ５０／１００モタード等のキャブレタープレートについて」
ＡＰＥ、ＸＲモタードの純正車両にはキャブレターとマニホールドの中間に吸気通路を規制する板が入っています。この板によりエンジンの回転、馬力が抑えられています。穴径の拡大又は穴の大きなプレートへの交換をおすすめします。

車体側ＣＤＩとレギュレーターの場所

＊　純正ﾚｷﾞｭﾚｰﾄ/ﾙｸﾁﾌｧｲﾔｰを以降　純正ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰ　と省略記載します

１２Ｖモンキー／ゴリラの場合
ＣＤＩ及び純正ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰは車体右側シート下に装備。純正マフラーを外すか、左側サイドカバーを取り、バッテリーホルダーごと取り外せば左側から作業ができます。

ＸＲ５０／１００モタードの場合
純正シート、左側サイドカバーを取り外します。ＣＤＩは純正エアクリーナーボックス前のフレームとの隙間にあります。下記点線イラストを参考にしてください。純正ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰは車体左側シート下に装備。

ＡＰＥ５０／１００の場合
純正タンク、シート、左側サイドカバーを取り外します。
純正ＣＤＩはタンク下の後部、
ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰはシート下のエアクリーナーボックス上に装備。

ＰＡデジタルＣＤＩ作動用電源の取り方①(ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰｶﾌﾟﾗｰへ接続)

カプラー接続で簡単装着の場合

1.　各車種ともに純正のレギュレーターへの接続のカプラーを外します。

2.　②ジョイントカプラー(電源用)を取り外した純正レギュレーターの間へ割り込ませます。

＊キット付属のカプラーは爪無しのタイプです、差し込んだあと抜け防止のため、自己融着テープ（絶縁ハーネステープ）を巻き処置をしてください。

②ジョイントカプラー

ＣＤＩ側の黄線ギボシ端子へ接続します。

黄(ﾏｲｺﾝ電源線)

黄

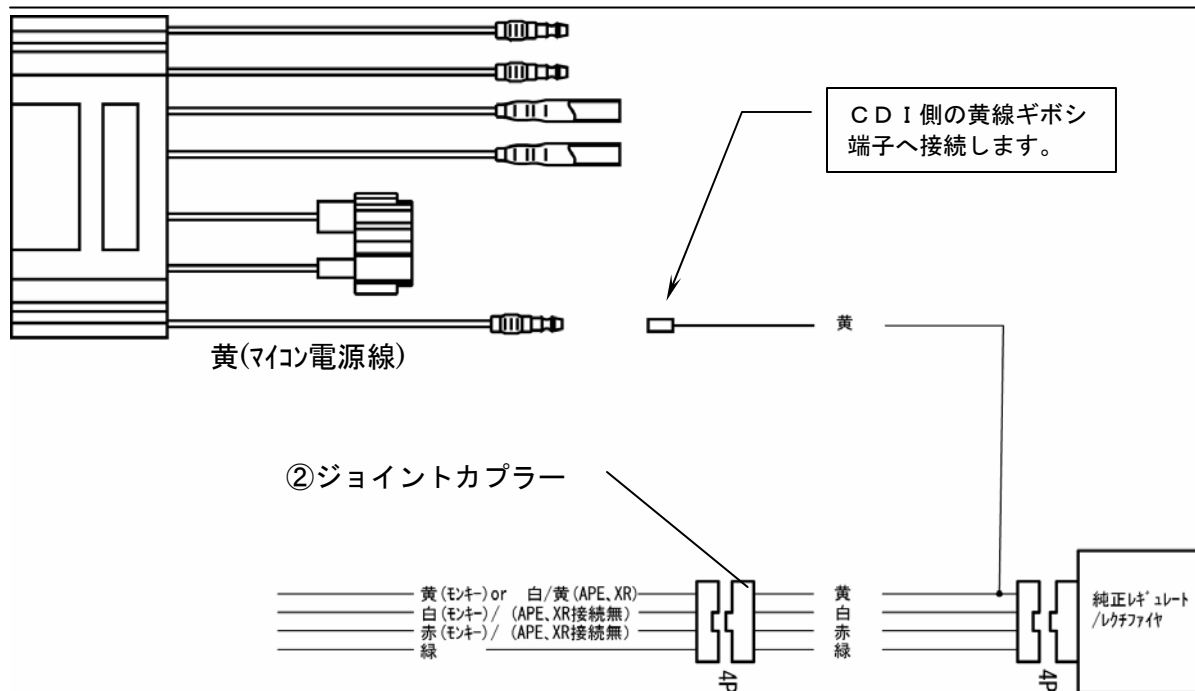
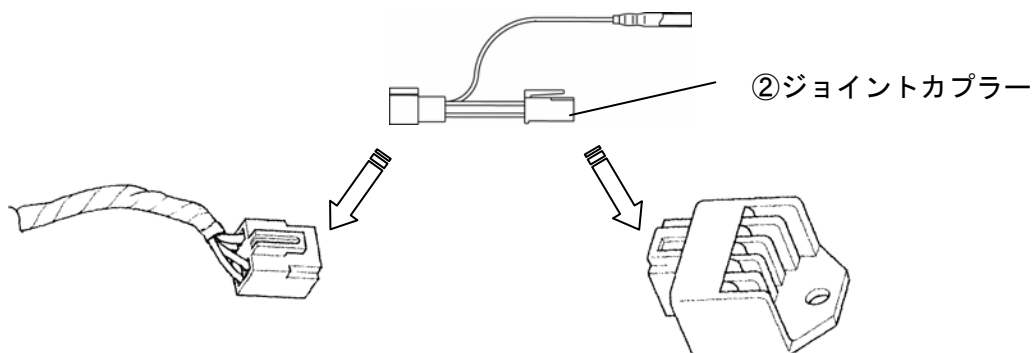
②ジョイントカプラー

黄(ﾓﾝｷｰ)or　白/黄(APE、XR)
白(ﾓﾝｷｰ)/（APE、XR接続無）
赤(ﾓﾝｷｰ)/（APE、XR接続無）
緑

4P

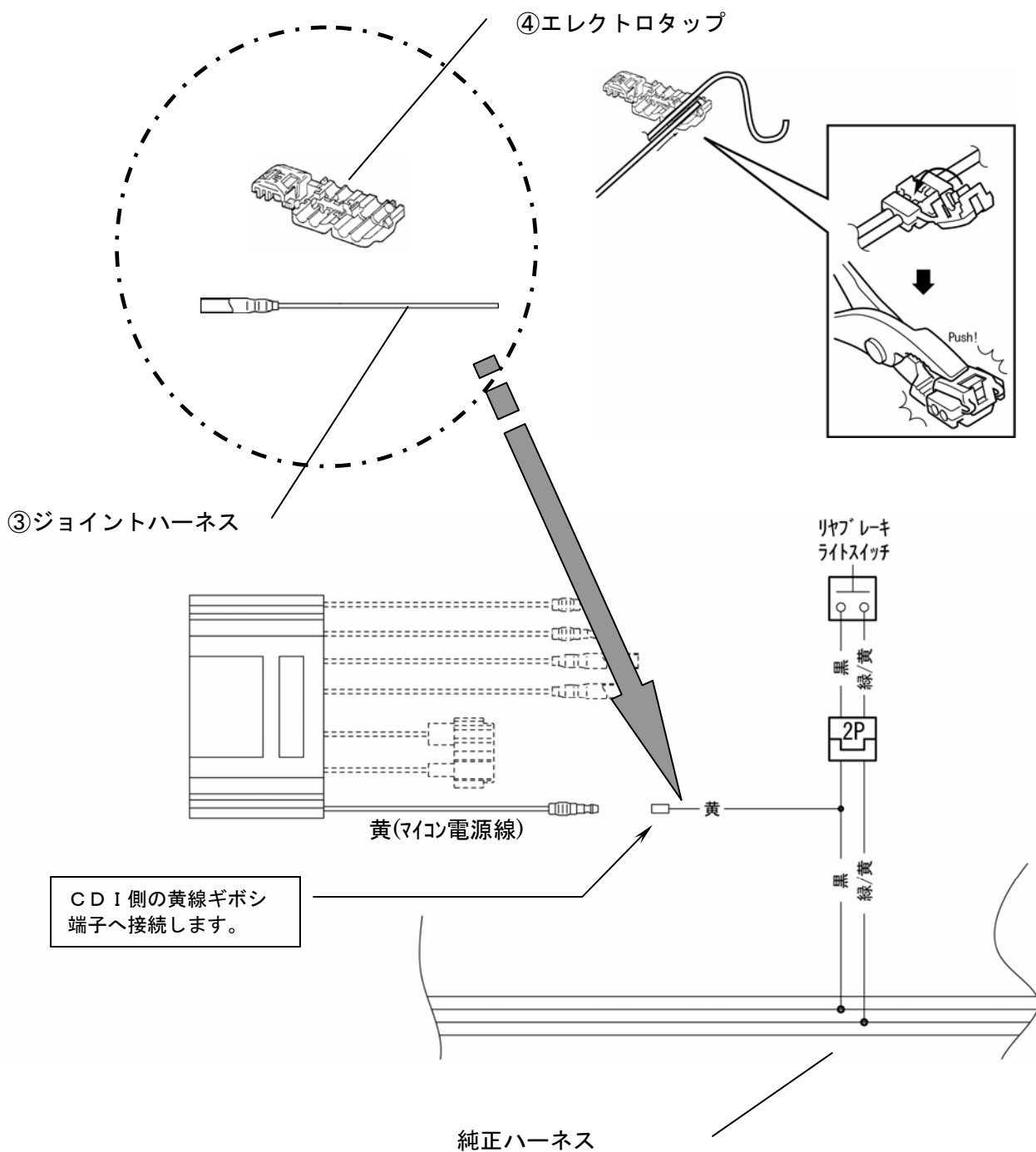
黄
白
赤
緑

4P

純正ﾚｷﾞｭﾚｰﾄ/ﾚｸﾁﾌｧｲﾔ

ＰＡデジタルＣＤＩ作動用電源の取り方②(ﾒｲﾝﾊｰﾈｽ電源線へ接続)

純正メインハーネスの間へ割り込ませ電源を確保する場合

1．　純正メインハーネスのリヤブレーキスイッチハーネス等の黒線に③ジョイントハーネス（電源用）を④エレクトロタップで配線接続をします。

＊　その他接続場所としては、交流、直流でもレギュレーターを通った後の配線であれば純正配線色の黒又は黄色に接続してください。

ＰＡデジタルＣＤＩ作動用電源の取り方（配線加工を伴う場合の補足）

電源ハーネス取り付け前の確認事項
純正ハーネスにボルトオン装着の場合の説明となります。レースハーネス等との組み合わせの場合は用途に応じ配線加工をしてください。配線、改造加工による不具合、火災、その他トラブルには当社では工賃、送料その他一切保証しかねますのでご了承ください。またその改造方法に関しての質問にもお答えできませんのでご了承ください。

1. このＣＤＩは、マイコン内臓の回路構成のため外部より電源を必要とします。外部電源が接続していない場合でも、基本点火回路が作動していますのでエンジンの始動、走行は可能な回路になっています。その場合は点火時期が可変しない点火特性となります。

2. モンキー／ゴリラ（１２Ｖ）は直流回路と交流回路で作動しています。モンキー、ゴリラ（１２Ｖ）以外（一部除く）の車両のＡＰＥ、ＸＲモタード等の電装系は交流のみで作動しております。モンキー、ＡＰＥ、ＸＲモタード共に純正で採用されているﾚｷﾞｭレート/レクチファイヤーは同じ型番が使用されていますので各車種ともレギュレーターへの接続のカプラーの間にキット付属の②ジョイントカプラーか又は③ジョイントハーネスを割り込ませ電源を確保します。

3. マイコン部電源回路は安定した１２Ｖであれば直流、交流のどちらでも作動可能です。キット標準の組み付けでは適合各車種共に交流配線への接続をしています。＊純正ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰを必ず使用してください。ﾚｷﾞｭﾚｰﾀｰを装着しないでエンジン回転をあげると過電圧によりＣＤＩが破損します。

不適合車両：灯火類用の電源を持っていない車両は装着不可となります。

ＯＦＦレーサーのＸＲ５０/７０/１００、ＣＲＦ５０/７０/１００等
（又は同じステーターコイル使用の車両）
＊１２Ｖの交流及び直流電源が元々装備されていません。その為マイコン回路が作動しない為使用できません。

ＮＳＦ１００
＊　モンキー、ＡＰＥ系と比較してステーターコイルからのマイコン用電源が弱くマイコンが正常に作動しない為使用できません。
タコメーター作動用の電源回路を純正ＣＤＩ内部に装備していますので純正のタコメーターが使用できません。また配線接続もカプラー等が違う為装着できません。
＊ＮＳＦ１００の純正ＣＤＩは１０５００rpm でレブリミッターが作動します。

ＰＡデジタルＣＤＩの設置場所

１．⑤結束バンドを使い、純正フレーム又はステー等にＣＤＩを取り付けしてください。

参考取り付け場所

＊モンキー、ゴリラ　：純正シート下のメインフレーム上又は純正ＣＤＩと同じ場所付近フレームに設置。

＊　ＡＰＥの場合　：純正ＣＤＩ取り付け部分のステーを少し上方に曲げ、そこに結束バンド等で設置します。又はエアクリーナーボックス側のフレームに設置。

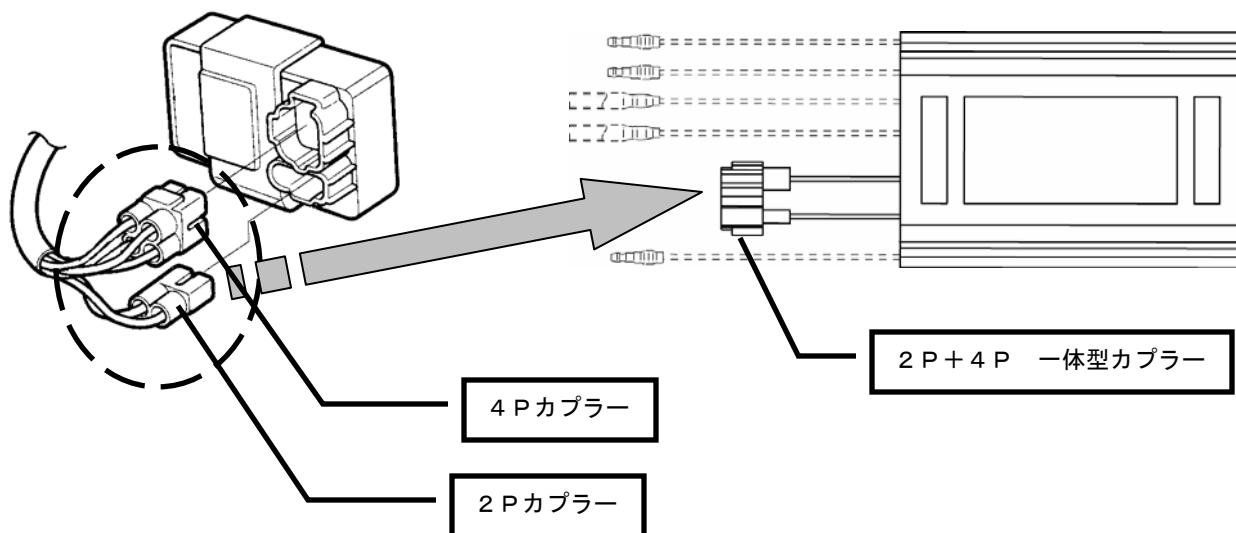
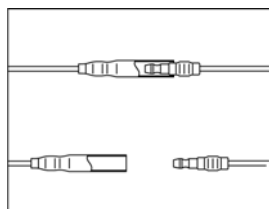
＊　ＸＲ５０、１００モタード　：純正ＣＤＩの入っていたスペース（エアクリーナーボックス前)か又は純正エアクリーナーボックス上に設置。

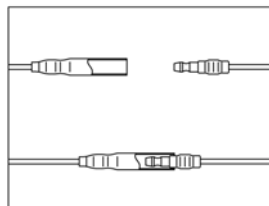
＊　その他エアクリーナーボックスフェンダーレス化により雨が直接ＣＤＩやレギュレーターに掛かる場合は適当な場所に任意で変更対応してください。

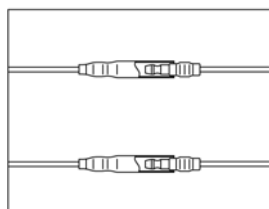
ＰＡデジタルＣＤＩの取り付け

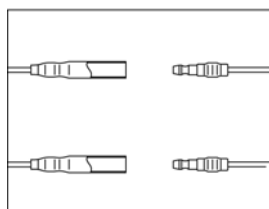
＊　純正ＣＤＩケースと比べるとケースサイズが大きいため、純正ＣＤＩの設置されていた場所にそのまま取り付けできませんのでご了承ください。

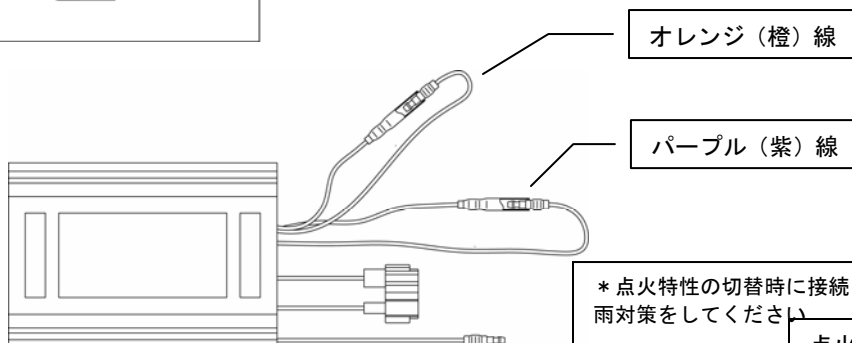
１．①ＰＡデジタルＣＤＩ本体の裏側へ⑥クッションスポンジを貼ります。取り付け車両や設置場所により適度にクッションスポンジはカットしてください。

２．純正ＣＤＩユニットを車体側メインハーネスから取り外し、①ＰＡデジタルＣＤＩの４＋２Ｐカプラーへ差し込んでください。

ＰＡデジタルＣＤＩの点火特性の変更について

Ｏ　　　：オレンジ（橙）配線同士のみ接続

設定されている点火時期としては低い回転数から一番進角している設定
＊　組合わせている部品や圧縮によっては燃焼系トラブルも考えられます。
ピストンの溶けやプラグトラブル等はその他設定であっても保障等一切受けられませんのでご理解のうえ使用してください。

Ｐ　　　：パープル（紫）配線同士のみ接続

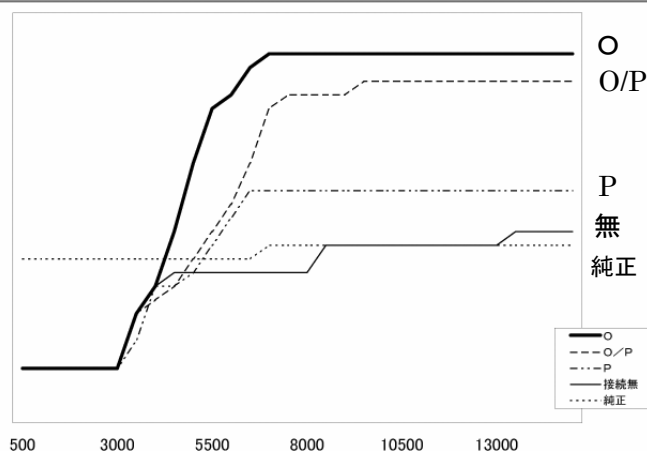
当社プログレスＣＤＩに近い設定。

Ｏ／Ｐ　：オレンジ(橙)配線同士とパープル(紫)配線同士をそれぞれ接続

低い回転域では純正に近い点火特性とし、早すぎない点火時期で
ライトチューンから幅広く対応できる設定。

接続無　：どちらも接続しない

常用回転域ではＡＰＥ５０純正に近い点火時期としています。

＊点火特性の切替時に接続しない配線は絶縁テープ等で絶縁及び雨対策をしてください。

点火特性の切替方法

エンジンを停止させ、マイコン電源をカットします。それで点火特性を変更し、エンジンを始動させれば、点火特性が変更になります。

点火カット式のリミッターは装備していませんが、15000rpm 以降の点火時期は遅角しています。
それ以上の回転での運転には向いていません。
さらに高回転域での性能も求める場合はレーシングアウターローターキット等使用してください。

「品番６３６３９　Power Advance Digital　ＣＤＩの特長」
様々な設定のエンジンやチューニング、用途に合わせるため設定点火タイミングを４種類としました。
それは余りにも多くの設定を用意すると使う側として分かり難いＣＤＩとなってしまうためです。

症状	原因または対処
エンジンが始動できない。 火花が弱い、または飛ばない。	１．カプラーの接続が完全に行われていない。 ２．プラグの不良／かぶり（プラグが真っ黒） ３．ＣＤＩの不良が考えられます。
キックでは始動できるがセルで始動できない。またはセルが回らない。	１．バッテリーの性能低下。または不良 ２．プラグの不良／かぶり（プラグが真っ黒）
純正ＣＤＩではエンジンが始動できる。	このデジタルＣＤＩは始動時にも安定した始動を可能にするための回路を装備しています、従来型の当社デジタルＣＤＩと比較して、バッテリー電源が必要ではありません。しかしキック又はセル始動時のクランクの回転するスピードが点火のための電源電圧に関係しますので強いキックをしてください。 それでも始動出来ない場合はＣＤＩの破損が考えられます。
アイドリングをしない。または安定しない。	アイドリングを少し上げてみる。 キャブセッティングを変えてみる（特にスロー系の設定）
回転が上がらない	プラグキャップは純正を使用していますか？ノイズをひろっている可能性が有ります。 プラグはレジスター（抵抗入り）プラグを使用されていますか？ノイズをひろっている可能性が有ります。
高回転まで吹け上がらない。	カプラー部の電極が焼けてしまっている。配線部分を確認する。 同時装着パーツとのマッチングが良くない。 キャブレターセッティングが合っていない。
走行中エンジンが止まってしまった。	エンジンの破損が考えられますが、ＣＤＩの直接原因とは考えにくいです。セッティングの問題からエンジンの焼き付き等と考えられる。
灯火類が切れてしまった。	灯火類はＣＤＩに直接関係してきません。バルブの組み付け状態を確認する事をお薦めします。
リミッターが解除されない。 ＡＰＥ、モンキー系共にリミッターは装備されていません。	エンジンがかかる場合、ＣＤＩは正常に働き、もちろんリミッターも解除されています。元々６０ｋｍ付近で吹け切る設定の車輌ではリミッターは装備されていません、マフラーやキャブ、カム等の性能でスピードの上がらない構造になっている可能性が高いです。
タコメーターが作動しない	純正ＣＤＩとは回路の構成が違います、点火信号の波形、電流電圧も違いがあるため、あまりにも純正の点火系信号に依存しているタコメーターではＣＤＩを交換したことによって正常にタコメーターの針が作動できない場合が考えられます。 タコメーター信号の取り出し方法や接続場所を変えてみてください。

故障かな？と思ったら...（基本的に純正ＣＤＩから変更した時に起り得る症状を記載しています。）

株式会社デイトナ　〒437-0226　静岡県周智郡森町一宮 4805
URL: http://www.daytona-mc.jp　E-mail: info@daytona.co.jp
◎デイトナ商品についてのご質問、ご意見は「フリーダイヤルお客様相談窓口」0120-60-4955 まで